

Jaguar Mark 1 1955–59

MOTORNYTT **onsdag 13 november**

Föregående **måndag 11 november**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Geely Icon officiell – lillebror till XC40

Robin Törnros 5 november 2019

Geely visar upp sin nya småsuv Icon som har den nya BMA-plattformen och en hel del Volvo-teknik.



Under våren 2018 visade Geely upp konceptbilen Concept Icon på bilsalongen i Peking, en kantig bil som skulle baseras på CMA-plattformen som ligger till grund för bland annat Volvo XC40. Nu när den produktionsklara bilen visas upp är det förvånansvärt lite som har förändrats från konceptbilen då dess kantiga design fortfarande är intakt. Något nytt är dock vad bilen bygger på.

Det blev inte samma arkitektur som XC40 i stället har Geely använt den nyutvecklade BMA-plattformen avsedd för kompaktare bilar. Något som betyder att Geely Icon mäter in på 4 350 millimeter på längden, 1 810 på bredden och 1 625 på höjden. Axelavståndet är 2 640 millimeter och Icon är därmed nio centimeter kortare än Volvo XC40 och med sex centimeter kortare axelavstånd.





Icons kantiga former sticker minst sagt ut och visst kan man skönja vissa likheter med bland annat Kia Soul i fronten med de kisande strålkastarna, men även vissa drag från bilar som Range Rover Evoque. Likt Evoque har Icon dörrhandtag som fälls ut när de behövs, och när du når kupén möts du av en instrumentpanel som domineras av två stora skärmar och ett rejält handtag framför passageraren. Inte helt olikt Citroën C4 Cactus.

Geely berättar inte vilka motorer Icon kommer att erbjudas med men troligen blir det en maskin hämtad från Volvo-hyllan och då tittar vi extra noga på den trecylindriga 1,5-liters bensinmotorn.



GALLERI

Geely Icon

13 bilder

2. Nya bilder på Lynk & Co 05 – med svenska plåtar

Mattias Rabe 6 november 2019

Volvo XC40 är på väg att få ännu ett kinesiskt syskon. Vi har redan sett den, Lynk & Co 05, på spionbilder och via läckta bilder, men nu är det en helt avtäckt bil i trafik som visar upp sig.



Geelys märke Lynk & Co är på väg att släppa en fjärde modell vid namn 05. Nej, det är inte femte modellen, trots beteckningen. I Kina är siffran 4 inte speciellt populär då den förknippas med otur. Det är anledningen till att Lynk & Co skippar 04 och går direkt på 05.





För ungefär ett år sedan kunde du här på teknikensvarld.se se de första spionbilderna på 05 och tidigare i år läckte några bilder ut på nätet som avslöjade modellen till stora delar. Nu har vi kommit över ytterligare några bilder som visar lite fler detaljer och – framför allt – en bil i trafik som är utrustad med svenska registreringsskyltar.

Lynk & Co 05:s närmaste syskon heter Geely Xing Yue som, när vi skrev om den tidigare i år, förut hette Geely FY11. ”Xing Yue” är kinesiska (dialekten mandarin) och betyder ungefär ”ödmjuk” eller ”känslig”.

Båda bilarna är baserade på CMA-plattformen, det vill säga samma bas som Volvo XC40 är uppförd på. Men om det kommer en ”XC40 Coupé” i samma stil som Lynk & Co 05 och Geely Xing Yue återstår att se. Det är mycket möjligt – Polestar 2 är ju tänkt att komma i Volvo-utförande, men om den redan har gjort det i form av nyligen presenterade Volvo XC40 Recharge (som teknikmässigt delar massor med Polestar 2) eller om det är en annan ännu icke presenterad modellvariant som avses får framtiden utvisa.

Sannolikt har Lynk & Co 05 en 2,0-liters bensinmotor på 238 hästkrafter och 350 newtonmeter. Motorn är Volvos och heter ”på svenska” T5 men har i kinesiskt utförande ett något lägre effektuttag.



3. Biltillverkarnas nya knep för att lura tjuvarna – men detta måste du kolla

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-08, 06:29

Det var länge sedan biltjuvarna krånglade med kofot för att komma över en bilstereo. Dagens tjuvligor använder betydligt mer avancerad utrustning, bland annat för att lyssna av och störa ut de trådlösa signaler som bilnycklarna skickar ut för att kommunicera med bilen.



Men nu finns ett nytt knep som många biltillverkare använder sig av och som ska minska risken för den här typen av bilstölder.

Tekniken går ut på att bygga in en rörelsesensor i bilnyckeln. På så sätt vet nyckeln när den bara ligger stilla på ett bord, och då går den in i ett "passivt läge" utan att kommunicera trådlösa signaler.

På så sätt kan inte biltjuvarna använda nyckelns trådlösa signaler för att öppna den eller köra iväg.

Bättre stöldskyddsbetyg

Ett nytt test av stöldsäkerheten i flera bilar gjort av brittiska Thatcham Research visar att fyra av dem – Audi A6 Allroad, BMW 1-serie, Ford Puma och Volkswagen Passat – alla får bättre betyg eftersom de har den här tekniken inbyggd i nyckeln. Även Volvo XC40 Recharge har tekniken i bilnyckeln, men den är ännu inte testad av Thatcham Research.

"Avancerad stöldskyddsteknik gör att tjuvar inte kan fånga radiosignalen från din nyckel när du är hemma. När nyckeln är stilla går det helt enkelt inte att kopiera signalen den sänder ut", skriver Volvo om tekniken.

Det finns dock en detalj som bilägaren bör kolla upp, och det är hur länge det dröjer innan nyckeln slutar kommunicera och går in i "passivt läge". Vissa bilar gör det redan efter en eller två minuter medan det kan dröja en halvtimme hos andra.

Den som inte har en bilnyckel med rörelsesensor kan investera i en billig "ficka" för nyckeln som blockerar trådlösa signaler, en så kallad Faradays bur.



[Polisens nya varning: Se upp för utländska stöldligor i höstmörkret]



[Polisen tog stöldliga på bar gärning – döms till fängelse: "En väldigt lönsam business"]



[Så här enkelt skyddar du dig mot tjuvar med störsändare]



[Biltjuvarnas nya metod – behöver inte ens se nycklarna]

Erik Söderholm

RECHARGE

4. Så mycket drar elbilarna i verkligheten

Av Erik Söderholm, Publicerad 2017-03-20 08:39, uppdaterad 2019-11-06 10:06

Att det är svårt att komma ned till den officiella förbrukningssiffran är ingen nyhet. Vissa bilförare ser det som en kul utmaning att försöka pressa ned förbrukningen men de flesta "kör som folk" och då ökar också förbrukningen.



Tyska sajten Spritmonitor är en fantastisk resurs för att ta reda på hur mycket bilarna drar i verkligheten. Vi har också räknat in data från vår egen begagnatdatabas, där ägarna sätter betyg på sina bilar.

Vi har tagit reda på hur hög den genomsnittliga förbrukningen är för ett antal elbilar. Vi har tagit bort alla bilar som rullat mindre än 150 mil och som har färre än 15 svar. Tyvärr finns inte tillräckligt bra underlag för att ta med alla elbilar, som exempelvis Tesla Model X och Audi e-tron.

Det finns en del faktorer att ta hänsyn till både när det gäller siffrorna från Spritmonitor och från auto motor & sport-läsarna.

- Detta är inte något helt vetenskapligt sätt att mäta förbrukning på – många ägare mäter inte förbrukningen mer exakt än enligt färddatorn, som kan visa fel. Men för enskilda modeller visar färddatorn ändå "lika fel" för alla modeller.
- Uppgifterna bygger på ärlighet.
- Det är många faktorer in i förbrukningen: körstil, temperatur, däck, last och andra personliga preferenser.

Trots detta kan siffrorna ändå visa ungefär vilken förbrukning bilägarna kan förvänta sig – naturligtvis beroende på körstil och andra faktorer.

Bäst bland elbilarna är Hyundai Ioniq, som visserligen inte alls är lika snål som på papperet men som ägarna ändå kan köra riktigt snålt. Törstigast är Teslas bilar vilket delvis kan förklaras av att modellerna är så starka att förarna gärna gasar på lite extra.

Siffrorna är uppdaterade 2019-10-29. Förbrukningssiffran anges i kWh/100 km. När det gäller officiell förbrukning anges den enligt WLTP-körcykeln där den siffran finns, annars enligt den äldre NEDC-körcykeln.

Bilmodell	**Officiell förbrukning**	**Verklig förbrukning**	**Skillnad**
Hyundai Ioniq	11,5	13,7	19%
Hyundai Kona	13,9	14,4	4%
BMW i3	15,4	14,9	–3%
Volkswagen e-Golf	13,2	15	14%
Nissan Leaf II	19,4	16	–18%
Renault Zoe	17,7	16,1	–9%
Tesla Model 3	16	16,6	4%
Tesla Model S 75/75D	18,6	18,7	1%
Tesla Model S 85/85D	23,8	21,1	–11%



Ny studie: Skillnaden i förbrukning fortsätter öka – kostar dig 4.400 kronor om året



Motorvärmare med smutsigt samvete – ingen kan svara om utsläppen



Ny utsläppsstudie: Lastbilar är tio gånger bättre än personbilar med dieselmotor

5. Skandalen rullar vidare – BMW till ägarna: Kör inte din bil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-07, 19:40

Nästan 13.000 3-serie-ägare i Australien ska stanna omedelbart och få bilen inspekterad på verkstad. Oklart om även svenska ägare omfattas.



Den stora skandalen kring underleverantören Takatas krockkuddar rullar vidare. I Australien säger BMW nu åt vissa bilägare att inte alls köra med sina bilar förrän de är åtgärdade, skriver Car Advice.

Mer specifikt handlar det om knappt 13.000 exemplar av BMW 3-serie, av generation E46 och modellåren 1997–2000. Dessa modeller har varit inblandade i två separata olyckor i Australien som resulterat i både dödsfall och allvarliga skador.

Ägarna ska omedelbart låta bilen stå och inte köra den över huvud taget förrän den är åtgärdad, uppger BMW. Bilarna bogseras till verkstad eller inspekteras på plats av ett mobilt serviceteam.

"Ägarna till de drabbade bilarna ska stanna omedelbart och direkt kontakta sin BMW-åteförsäljare för att ordna en gratis inspektion", skriver BMW.

Kan dröja 18 månader

Att byta krockkudde kan låta enkelt men i själva verket kan utbytesdelar dröja hela 18 månader. BMW erbjuder en fri lånebil tills delarna finns tillgängliga. Eventuellt kan det också bli aktuellt med att BMW köper tillbaka bilen.

Totalt har 24 personer omkommit och 260 skadats allvarligt på grund av de allvarliga bristerna i Takatas krockkuddar, som funnits hos en mängd bilmärken.

Redan 2008 kom de första signalerna om att krockkuddarna från japanska leverantören Takata inte fungerade som skulle. 4.000 Hondabilar återkallades men året därpå kom den första stämningen i USA där en person dött av skador från en exploderande krockkudde. Flera liknade dödsolyckor och stämningar följde.



Anledningen till att krockkuddarna från Takata utlöses beror på att man använt kemikalier i "krutet" som är känsligt för fukt. Takata skiftade till billigare ammoniumnitrat 1999 och använde det fram till 2015. Plåtdelar i krockkudden har även drabbats av rost och sprickor. Problemen uppmärksammades därför först i varma regioner med hög luftfuktighet, främst i USA.

Fotnot: Vi har sökt svenska BMW för en kommentar.

Takatas krockkudde exploderar som en bomb – skrämmande film

Takata medger fel på krockkuddar – 34 miljoner ska bytas

Felaktiga krockkuddar från Takata har orsakat tolv dödsfall

Farliga Takata-krockkuddar även hos Saab, Audi och Mercedes



Erik Söderholm

6. Kan en liten 3-cylindrig bil vara värd 381 000 kr?

Maths Nilsson 2019-11-07

Minsta instegsmodellen från BMW kul att köra - men kostar som en stor bil



En liten trecylindrig bil – för 381 000 kr – kan det vara vettigt? Kanske, om det står BMW på emblemen. BytBil har provkört nya 1-serien som nu finns ute hos BMW-handlarna.

Gamla 1-serien var den sista bilen i sin storleksklass – Golfklassen – som erbjöd längsmonterad motor och bakhjulsdrift. Bilen var riktigt körglad och rolig, åtminstone i de motorstarkaste versionerna. Vi vågar påstå att en sexcylindrig motorstark 1-serie med bakhjulsdrift kommer att bli en samlarbil som stiger i värde om några år.

För den nya 1-serien som nyligen anlänt till de svenska BMW-handlarna är något så märkligt som en framhjulsdriven BMW. Anledningen är att bakhjuldsdriften stjäl för mycket utrymme i en modern småbil – och dessutom skulle det bli för dyrt för BMW. 1-serien delar nämligen plattform med Mini Cooper som ägs ju ägs av BMW. Genom att använda samma komponenter och dela utvecklingskostnader sparar tillverkaren miljarder. Och kan erbjuda billigare bilar till kunderna? Nja, knappast. Inträdesbiljetten till BMW-familjen i Sverige börjar i dag på 258 000 kr om du skulle kunna tänka dig en helt naken 1-serie med en liten trecylindrig motor. Men det är det ju ingen som kan, och den bil vi har testat har lite extrautrustning och då springer prislappen snabbt i väg till 381 000 kr. Bilen har automatlåda, sportpaket och skinnklädsel. Kan en så liten bil vara värd så mycket pengar?

När vi trycker på startknappen och drar i väg i den nya 1-serien är det påtagligt att modellen tagit flera kliv framåt jämfört med företrädaren. Den gamla bilen var ganska omodern invändigt (till och med handbromsen var gammaldags krycka). Efterträdaren har alla digitala attribut en modern bil ska ha och BMW har behållit knappar och vred som gör att vi inte behöver släppa blicken från vägen, tack för det!



Bilen går påtagligt mycket tystare än den gamla modellen och den trecylindriga motorn smattrar ettrigt när vi låter de 140 hk släppa loss. Automatlådan växlar sömlöst – och när bilen inte pressas alltför hårt är det svårt att känna att den är framhjulsdriven. Nya 1-serien känns lika körglad som vilken BMW som helst. Den lilla trepipen med turbo räcker gott åt de flesta behov. Den har lika många hästar som en 323i hade för 35 år sedan…

Tack vare framhjulsdriften är baksätet lite bättre nu, även vuxna kan åka lite längre sträckor utan att få värk och trängas. Framstolarna är lika komfortabla som i de lite större BMW-modellerna.

Ja, en riktigt trevlig liten bil är det! Bland det absolut skönaste och roligaste att köra i Golfklassen även med minsta motorn på 140 hk. Det är bara den här lilla detaljen med priset. Även om du är väldigt försiktig med tillvalen lär kalaset sluta norr om 300 000 kr-gränsen. Visst brukar andrahandsvärdet vara högt på 1-serien, men det kommer att bli ett dyrt bilägande.

Är din ekonomi god och om du gärna vill köra en liten körglad BMW, ja då rekommenderar vi köp. Är du mer intresserad av ett ekonomiskt bilägande där status och körglädje kommer längre ner i prioritet, ja då är det inte för inte som Kia Ceed och Volkswagen Golf är populärare val i klassen. Men i förhållande till andra kompakta premiumbilar som Audi A3 och Mercedes A-klass står sig BMW 1-serie gott och väl. Och med lite utrustning ligger de på ungefär samma höga inköpspris. För den som planerar att köpa sin 1-serie som tjänstebil är rådet att vänta något år om du gillar ett lågt förmånsvärde. Då kommer laddhybriden som ger flera sorters miljöbonus.

Bilen krocktestades nyligen i Euro-Ncap och fick högsta betyg, även där ett steg framåt gentemot företrädaren som också hade fem stjärnor, men det var 2012 och i dag är standarden är högre.

Fakta: BMW 118i – 2020

Grundpris: 257 900
Testad modell: 381 000
Motor: 3 cylindrig turbomotor, 1469 cm3, 140 hk, framhjulsdrift
Växellåda: 8-stegs steptronic
CO_2-utsläpp: 114 gr / km
Bränsleförbrukning: 0,5 l/mil blandad körning

SVENSKA DAGBLADET

7. Funktion och en liten smula flärd

Eric Lund

Publicerad 2019-11-03

Småbilar och Frankrike hör ihop. Men numera är konkurrensen mördande i detta segment och det är inte självklart att ett märke med lång tradition i ämnet räcker till. Första bekantskapen med nya Renault Clio bådar ändå gott.



”Tårkanalerna” på strålkastarna skvallrar om att detta är nya Renault Clio, den femte i ordningen sedan 1990.

Om du inte kan skryta med att vara störst, bäst och vackrast kanske du kan skryta med att vara liten, smart och prisvärd.

Just så resonerade två svenska reklammakare när de hösten 1961 fick till uppgift att skapa annonser för en ny, fransk bilmodell.

Ena foten i dyngstack och den andra över tröskeln till en chic boutique.

Art directorn Alf Mork och copywritern Leon Nordin hade kanske sett och inspirerats av Volkswagens annonser i USA. Där var det inte lönt att försöka bräda jänkarnas stora, glittrande bilmodeller med traditionella argument för en liten tysk bil med motorn baktill.

Det gällde att tänka kreativt och vända nackdelarna till en fördel. VW-reklamen för ”Bubblan” varierades skickligt under flera år och blev legendarisk.

Det blev även den kampanj som den svenska reklambyrån Arbmans åstadkom, många bilentusiaster tänker obetingat ”skrytbilen” när de ser en Renault 4L, tillverkad 1961–1994. Så löd nämligen rubriken i helsidesannonsen som publicerades i många dagstidningar.

”Den är inte vacker. Inte kromprydd. Inredningen är enkel. Om Ni vill ha en bil som grannarna är avundsjuka på – då är den här bilen inget för Er.”



Alfa Romeo dolde bakre dörrhandtaget just så här på modell 156 år 1997.
Visst är det lite fumligt även på Clio, men kanske ett godtagbart offer på estetikens altare?

58 år senare hoppar jag in i en Renault Clio som är släkt i rakt nedstigande led med ”skrytbilen” 4L. Somligt är sig likt: framhjulsdriven, tvärställd bensinmotor och fem dörrar – ”den femte sitter baktill” som Leon Nordins reklamtext slog fast redan 1961.

Målet är då som nu att sälja stora upplagor i många länder. Clio är märkets bästsäljare på den europeiska marknaden (cirka 300 000 per år), även om systermodellen Captur med lätt suv-stil knappar in (drygt 200 000 per år).



Renault har dolt backkameran i emblemet. Knappen för att öppna bakluckan
är placerad i stötfångarens urtag för registreringsskylten.

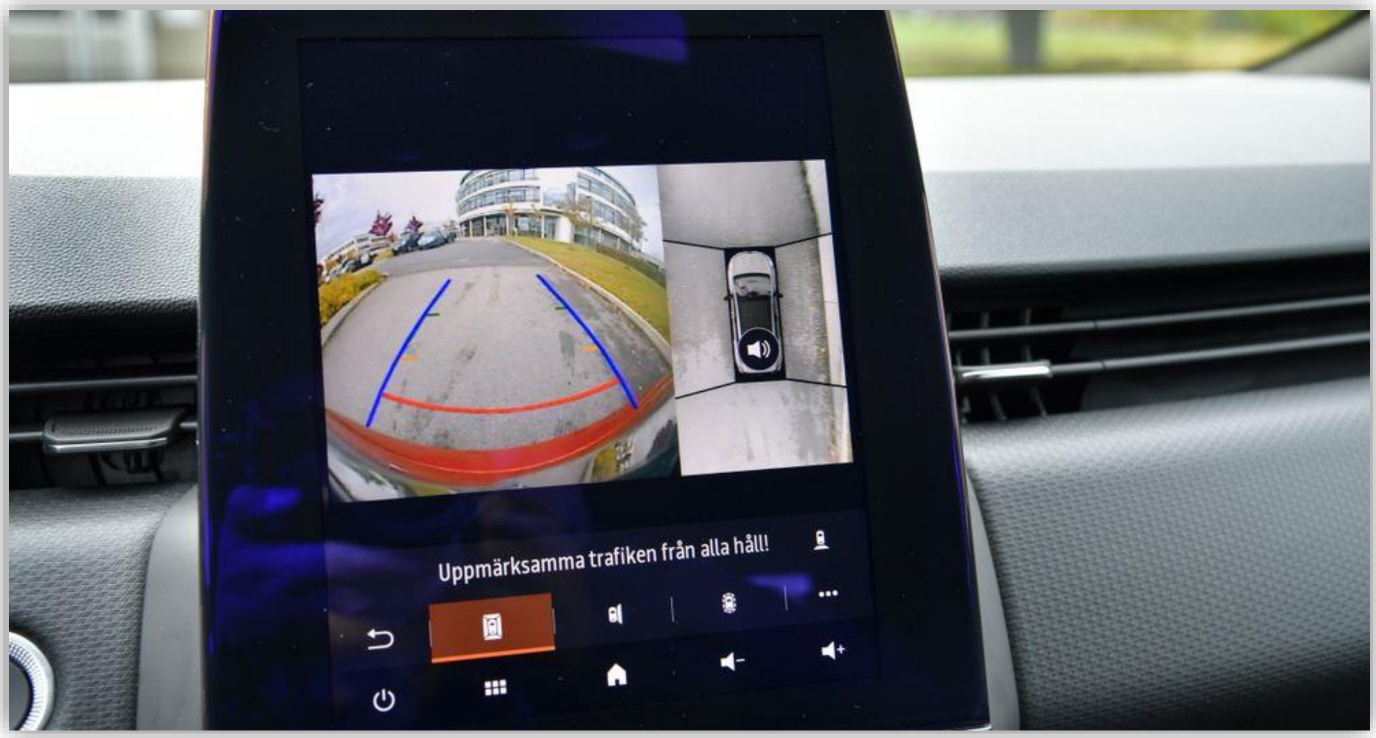


En trivsam och väl fungerande förarmiljö. Provbilens ymniga extrautrustning avspeglas bland annat i den stora pekskärmen och att det finns mysbelysning i kupén.

På den franska marknaden ska en småbil från Renault både slå an på landsbygden och i storstädernas glittrande gatlyktsskken. Den ena foten i dyngstack och den andra över tröskeln till en chic boutique.

Det avspeglas i modellhistoriken. Från den asketiska, klipskt rustika Renault 4L 1961 till den påkostade specialversionen Renault Clio Baccara 1991. Den sistnämnda med läderklädsel, dekorpaneler av blänkande valnötsrot och prylar som då var lyx i form av elektriskt soltak, fjärrkontroll för dörrlåsen och eldrivna fönsterhissar.

Problemet är att det finns så många aptitliga konkurrenter i samma segment.



Så här stor pekskärm ingår inte i Clio med standardutrustning och det gör inte backkamera heller. Men bra funktion noterar vi hos båda dessa tillval.



Fem dörrar och ett bakparti som är svårt att skilja från förra Clio, den som debuterade 2012. Om vi får vara subjektiva är detta en mycket lyckad småbilsdesign.

Ädelträet och läderklädseln har inte hittat in i nya Clio, men i gengäld finns här en mycket tydlig pekskärm på 9,3 tum (ingår i ett tillvalspaket för 16 000 kronor, standard är en sjutummare). Den förenklar arbetet för föraren med prydligt och lättfattligt gränssnitt.

Karossen är svår att skilja från närmaste föregångaren (Clio generation fyra, 2012–2019), i synnerhet bakpartierna är nästan identiska. Men nya Clio är en rakt igenom ny konstruktion, baserad på en bottenplatta som delas med koncernkusinerna Nissan och Mitsubishi.



”Tårkanalerna” på strålkastarna skvallrar om att detta är nya Renault Clio, den femte i ordningen sedan 1990.



Mogna köregenskaper och en småbil som knappast är oäven på lite längre turer.
Någon klassisk gokartkänsla, som finns i vissa småbilar, märker vi däremot inte av.

Provbilen har en trecylindrig enlitersmotor med turbo som ger 100 hästkrafter. Den är skapligt pigg, men ganska surrig och inte särskilt förfinad.

En manuell femväxlad låda hör till och den funkar fint, i synnerhet som växelspaken har placerats högt och bekvämt på mittkonsolen. Det finns även en fyrcylindrig motor på 130 hästkrafter (kostar 25 000 kronor extra) och en hybrid ska komma 2020.

Interiören i provbilen är ombonad och åtminstone jag tycker att instrumentpanelen är både snygg och funktionell. En hel del av bilens funktioner manövreras med vanliga knappar, allt är tacknämligt nog inte gömt i pekskärmens menyer.

Baksätet kan av naturliga skäl inte vara stort, men faktiskt dugligt för vuxna. Nya Clio är en centimeter kortare och lika mycket lägre än föregångaren, men innerutrymmena förefaller väldisponerade.



En liten bil kan inte erbjuda limousinekomfort, och det gör sannerligen inte Clio.
Men den har ett bekvämt baksäte för biltypen.



Provbilen har en lite sträv och behaglig tygklädsel.

Framstolarna i provbilen passar även storväxta personer. Forna tiders skumgummistoppning i franska bilar är ett minne blott – likaså ”tältstolarna” i gamla 4L. Stolarna i nya Clio är lite hårda, lite platta, men det brukar kunna borga för att bra stöd även under längre resor.

Fjädringskomfort har varit en paradgren för många franska bilar, men det gäller inte denna. Rullkomforten är inte alls imponerande i låga hastigheter. På landsväg kommer den strama hållningen lite bättre till sin rätt.

Jag tror inte att man gör bort sig med att köpa Clio.



En ganska surrig trecylindrig bensinmotor med en liters volym och 100 hästkrafter.
Effekten räcker till, men gångkulturen är inte på topp.



Dieselmotor går inte längre att få i Clio, bensinmotorer på 100 eller 130 hästkrafter gäller. Nästa år kommer en hybrid och gissningsvis även kryddstarka RS-versioner så småningom.

Problemet för Clio är snarast att det finns så många aptitliga konkurrenter i samma segment. Ärkerivalerna Opel och Peugeot har en ny generation Corsa respektive 208 på väg till bilhandlarna, Toyota har just visat en ny Yaris och Volkswagen Polo har möjligen ännu mer mogna totalegenskaper (målfoto krävs, eller åtminstone att bilarna testkörs parallellt).

Men jag tror inte att man gör bort sig med att köpa Clio. Den kommer knappast att bli en klassiker som Renault 4L blivit och jag tvivlar på att den kommer att locka någon reklambyrå till den kreativa nivån hos herrar Mork och Nordin.

Specifikationer | Renault Clio TCE 100 Intens

Grundpris:	184 900 kr. (Enklaste TCE 100 Zen kostar 169 900 kr.)
Förbrukning:	5,2 liter/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp:	116 gram/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	17,5 mg/km (WLTP).
Motor:	Trecylindrig 1,0-liters bensin.
Kraftöverföring:	Femväxlad manuell, framhjulsdrift.
Skatt:	688 kronor (2019), 2 082 kronor (2020).
Max effekt:	100 hästkrafter vid 6 000 varv/min.
Max vridmoment:	160 newtonmeter vid 2 750 varv/minut.
Tjänstevikt:	1 215 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,05/1,73/1,44.
0–100 km/h:	11,8 sek.
Toppfart:	187 km/h.

Motor/växellåda

Betyg: 3 av 6

Trecylindrigt kan ge trivsam gångkultur, men den här känns ganska brusig och oförfinad. Manuell växellåda funkar fint, men på många sätt är detta en bil som skriker efter en elmotor.

Ekonomi

Betyg: 4 av 6

Nya Clio lägger sig mitt i fältet. Standardutrustningen är bra men inte storslagen. Det finns gott om fina tillvalspaket, men då skjuter priset snabbt i höjden. Provbilen kostar drygt 230 000 kronor.

Miljö

Betyg: 3 av 6

116 gram koldioxid per kilometer är inte någon särskilt imponerande siffra, men heller inte sämre än många klasskamrater.

Köregenskaper

Betyg: 3 av 6

Clio har i alla sina generationer haft en hel del storbilskänsla jämfört med samtida konkurrenter. Så även den nya. Långtifrån gokartkul att manövrera, men adekvat. Fjädringskomforten är sämre än förväntat.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Clio presterade mycket bra i Euro NCAP:s krocktest och säkerhetsbedömning. Alla aktiva säkerhetssystem är däremot inte standard och några grejer går bara att få till 130-hästarsversionen.

Helhet

Betyg: 3 av 6

Ett lyft jämfört med föregångaren och en mogen produkt på de flesta sätt. Motorn är inte den roligaste och fjädringskomforten är inte på topp. För övrigt är det ett högt snitt med lite extra guldkant i form av trivsam interiör och bra menysystem. Dock är de sistnämnda egenskaperna till viss del beroende av extrautrustning.

Två rivaler



Kia Rio 1,0 T-GDI

187 500 kronor. 120 hästkrafter. 127 gram/km.

Kia är kända för långa garantier och bullriga bilar. Och för att många köpare trots det sistnämnda verkar nöjda. I priset ovan ingår automatlåda. Rio finns även i ett enklare utförande med 84 hästkrafter som kostar från 156 500 kronor.



Volkswagen Polo 1.0 TSI

185 400 kronor. 95 hästkrafter. 140 gram/km.
En synnerligen genomarbetad bilmodell. Högre utsläppsvärden jämfört med Clio och även priset är högre, men då ingår även automatlåda (dubbelkoppling). Gott om tillvalsutrustning.

Eric Lund

LÄS ÄVEN



[Kompakt suv för små passagerare]



[Porsches nya Turbo – namnet leder till skratt]



[Bilar står mest still – så ska de hållas rullande]

Vi Bilägare

8. Svenskt pris på Defender

Publicerad 2019-11-07 12:42 **text Maria Dahlin**

Nu vet vi vad Land Rovers moderniserade terrängbil kommer att kosta i Sverige när den kommer hit till sommaren.



I september var det premiär för nya generationen av Defender med 21 centimeters markfrigång, speciellt vadningsläge, infotainmentsystem med hopkopplingsmöjlighet till mobilen och fjärruppdateringar av bilens mjukvara. I Sverige kommer man att ta in den längre varianten 110 med möjlighet till sju sittplatser och upp till 464 liters bagageutrymme.

Motoralternativen är tvåliters diesel på 200, respektive 240 hästkrafter, eller en treliters bensinare på 500 hästkrafter. De tre utrustningsnivåerna heter Signature S, Signature SE och Signature HSE.

S innehåller bland annat autobroms, 360-graders parkeringshjälp och fjärrstyrd parkeringsvärmare. I SE läggs det till LED-strålkastare, elektrisk luftfjädring och döda-vinkelnvarnare.

I HSE har LED-strålkastarna anpassningsbar ljusbild med matrixteknik och det finns ett skjutbart panoramaglastak.

Priserna startar på 543.900 kronor för 200 hästarsdiesel i grundutförandet Signature S. Värstingvarianten med 400 hästars bensin och utrustningsnivån Signature HSE går loss på 809.900 kronor.

Bland tillvalen finns takmonterat tält och elektrisk vinsch, men det finns inga priser på dessa. Dessutom kan de som är extra rädda om lacken välja till skyddsfolie som skyddar mot allt från taggiga buskar till parkeringsrepor.

Land Rover räknar med att sälja 200 exemplar av Defender år 2020. Bilen ska komma till Sverige någon gång innan sommaren.

9. Ford visar upp eldrivna Mustang Lithium på Sema
900 hk, 800 volt och manuell växellåda

Av Wiggo Björck, Publicerad 2019-11-06, 20:00

Ford överraskar på årets Sema Show med en helt elektrisk Mustang-konceptbil. Mustang Lithium har 900 hästkrafter och mer än 1 356 Nm med vrid från en enda elmotor som fortfarande sänder kraften genom en sexväxlad manuell låda!



Konceptbilen Mustang Lithium är resultatet av ett samarbete mellan Ford och Webasto.

Ford har legat efter konkurrenterna när det gäller elbilar. Nu kommer lite oväntat ett nytt koncept för att visa vart jättekoncernen är på väg med elektrifieringen. Det nya konceptet är en Mustang som inte kommer åka på samma malussmocka i Sverige som den bensindrivna variantens 18.700 kronor per år.

Anledningen är att konceptbilen är eldriven, men tyvärr ska inte bilen serietillverkas enligt Ford.

Det nya elkonceptet heter Ford Mustang Lithium och visas just nu på den årliga tuning- och eftermarknadsmässan Sema Show i Las Vegas som annars brukar domineras av överdådiga förbränningsbilar.

Specifikationen är imponerande om än inte uttömmande: 900 hästkrafter och 1.356 Nm från en dubbelkärning elmotor med dubbla växelriktare som direkt ersätter grundbilens bensin-V8. Vad som menas med dubbelkärnig elmotor är Ford inte helt tydliga med.

Drivlinan, som innefattar växellåda, kardan och diff, är bevarad vilket innebär att bilen alltså har manuell växellåda. För att klara kraften har både den och bakaxlen förstärkts med "dragstrip-beprövade" Ford Performance-delar.

Bilen har även ett 800-voltssystem designat av Webasto och EVDrive. Det är lika mycket som Porsche Taycan som än så länge är ensam om att ha det som produktionsbil.



Storleken på batteripaketet är hemlig och likaså har ingen räckviddssiffra publicerats men vi kan anta att Mustang Lithium inte är någon långkörare. Laddning sker med Webastos "Turbo DX"-system som idag marknadsförs med en relativt normal verkan på 16 ampere.

Mustang Lithium är inte bara ett pr-tilltag för att bygga förväntan inför Fords kommande elbilssatsning. Tanken är också att den ska fungera som testbädd åt Ford och Webasto för ny batteri- och kylningsteknik.

Vid sidan av Mustang Lithium ska Ford snart visa upp en eldriven "Mustang-inspirerad" suv.



Ford Mustang från 1967 med 850 hästar – och eldrift

Jaguar ska börja bygga E-type Zero – är det här världens vackraste elbil?

Ford Mustang kommer som hybrid 2020

Feber

10. Lucid Motors har börjat bygga sin fabrik

Av Bobby Green 2019-11-08 kl 16:40

Tillverkningen av elbilen Air drar igång i slutet av 2020



FILM: ***https://youtu.be/7kwcrO3j93w***

För tre år sedan presenterade det nystartade företaget Lucid Motors elbilen Air. Nu har man börjat bygga en fabrik och planen är att produktionen av bilen ska dra igång i slutet av nästa år. Fabriken smälls upp i Casa Grande, Arizona.

Målet är att instegsversionen ska kosta 52.500 dollar och den lovar att erbjuda bättre prestanda och användarvänlighet än motsvarande Mercedes- och BMW-bilar. Drivningen sker på bakhjulen och effekten ska ligga på 405 hästar. På en laddning ska man kunna ta sig 38,6 mil. Det kommer även att finnas större batteripack som ger 50,6 och 64,3 mils räckvidd. Toppversionen kommer att bjuda på fyrhjulsdrift och 1013 hästar.



11. Fick 1 546 hästkrafter i 65-årspresent

Redaktören bytbil 2019-11-07

Monsterversion av fyradörrarsbilen Dodge Charger SRT Hellcat



Här är monsterversionen av Dodge Charger som kan vara världens starkaste fyradrörrarsbil. Den ombyggda bilen har 1546 hästkrafter och avgasrör i framskärmarna. Nu ska en lycklig man få den i 65-årspresent.

Det nya rekordbygget visas upp på Sema Show i USA i dagarna. Bilen är i grunden en Dodge Charger Pursuit SRT Hellcat men originalmotorn lämnar bara 700 hk, så den har trimmats upp rejält. Kompressorn har åkt all världens väg. I stället har två Precision 6466 kullagrade turboladdare ersatt kompressorn. Även bränslesystemet är utbytt mot en trippelpump med 1700-cc bränslespridare. Dessutom är topparna utbytta, bland annat. Bilen körs på E85 och turboaggregaten laddar inte mindre än 1,8 bars laddtryck. Bakom bygget ligger SpeedKore Performance Group i Wisconsin.

Summan av kardemumman är att bilens motor ger 1546 hästkrafter. Några prestandasiffror är ännu inte officiella, men toppfarten är förstås närmare 400 km/h än 300, om nu Chargerns mindre aerodynamiska kaross klarar sådana farter. För att få ner all effekt i backen så är bilen fyrhjulsdriven.

För att V8:an ska kunna andas bättre finns avgasrör i de främre stötfångarna. Nu är det inte helt lagligt att köra så på allmän väg, så det går enkelt att byta till ett traditionellt utblås i bakändan.

Naturligtvis måste en Charger med över 1500 hk ha en matchande exteriör. Bilen är breddad med en kolfibersats, även motorhuv, stötfångare och spoilers är gjorda av det lätta grafitmaterialet. Dessutom har bilen Bogart-fälgar med Mickey Thompson ET Street-däck.

Bilen är beställd av ett Dodge-fan vid namn Alex Palermo. Men det är inte han som ska ha den, den är köpt för att ge till hans bror i 65-årspresent. Vilken dröm att få en bil med 1546 hk lagom till pensionen! Ja, tack, brorsan!

Relaterade artiklar



[Widebody-version med 717 hästkrafter]

Spana in 40 bilder på Dodges nya värsting för familjen

28 juni 2019



[Galna Monster-Jeepen med 1014 hk]

Gör 0-100 snabbare än superbilar - hör mullret när den släpper loss

1 vecka



[Tomtens nya släde – med 808 hästar]

Bilmärket trimmar både tomten och släden

6 nov. 2018



[Nu kan du köpa din egen Bullitt-flyktbil]

V8 på 7,2 liter med kompressor

2 juli 2019

NyTeknik

12. Så här ser Cakes senaste elhoj ut

Johan Kristensson

2019-11-07 08:00

Är Ösa den första motorcykeln någonsin som är inspirerad av en arbetsbänk?



Den svenska elmotorcykeltillverkaren Cake har nu presenterat sin senaste skapelse efter debutanten Kalk. Det blev dock inte Bula, vilket Cakes vd och grundare Stefan Ytterborn trodde i våras. I stället är det Ösa som nu gör entré.

Fordonet har haft arbetsbänken som designmässig inspirationskälla. Mest framträdande är den långa balken som utgör en flexibel fästpunkt för sadeln samt en mängd olika tillbehör som korgar, väskor och krokar, beroende på användningsområde. Litiumjonbatteriet kan även fungera som en strömkälla för handverktyg – eller musikutrustning för den som vill anordna en konsert i skogen.

Ösa är tänkt att uppfylla behoven för en rad användare, från pendlare till hantverkare och den sägs även ha terrängkörningsegenskaper.

Batteriet kommer i två storlekar, 1,5 och 2,5 kWh, vilket ger 60 respektive 100 kilometers räckvidd. Elmotorn levererar maximalt 10 kW. Fordonet kräver motorcykelkörkort.

Priset startar på 6 500 euro, motsvarande 69 000 kronor. Leveranserna börjar i mars nästa år.

Cake drog nyligen in 135 miljoner kronor i den senaste finansieringsrundan.



Fakta: Cake Ösa

Topphastighet:	100 km/h.
Batteri:	2,5 eller 1,5 kWh litiumjonbatteri med 110/220 V, 12 V samt 5 V uttag.
Maxeffekt:	10 kW, 7 kW kontinuerligt.
Vridmoment:	42 Nm.
Vikt mc:	65 kilo.
Vikt batteri:	17 kg (2,5 kWh) respektive 12 kg (1,5 kWh).
Hjulbas:	1 340 mm



JOHAN KRISTENSSON

RELATERADE ARTIKLAR

135 miljoner till svenska elhojstillverkaren Cake

Energibolaget ersätter terrängfordon och helikoptrar mot elcyklar

Svenskar lanserar elcykel – för 45 000 kronor

Klassiker

13. Michelottis T-wagen

Publicerad 2019-11-06 7:12

Text Mårten Carlsson

En dansk planerade (kanske) att bygga bilar i Schweiz men den planen fick ett snöpligt slut.



T-Wagen designades av Michelotti 1955 för danska Henning Thorndal, som planerade att producera bilen i Thun / Schweiz. Ett år innan försökte Thorndal sig på att bli bilproducent i Tyskland med Champion-lilla bilen, men efter några månader, med skulder på 6 miljoner D-Mark, flydde han till Schweiz och försökte det med T-projektet. Men innan den första bilen byggdes av Ghia-Aigle försvann mycket pengar och Mr. Thorndal gick i fängelse.

T-wagen var ett märkligt projekt. T stod för Henning Thorndal, en dansk som uppgav ha planer att ta fram en bil för att producera i Schweiz. Michelotti kontaktades för att göra designen.

Vad man inte visste om var att han redan försökt sälja in projektet i Tyskland, men tagit med sig 6 miljoner D-mark av finansiärernas pengar och stuckit. Han befann i Schweiz i första hand på flykt, men här fick han kontakt med nya intressenter, och bilen skulle produceras i Thun.

Men det gick ungefär på samma sätt som i Tyskland, Karossfirman Ghia-Aigle färdigställde förvisso en bil åt Thorndal men då hade rättvisan redan hunnit ikapp honom. Han dömdes till fängelse för bedrägerier i bäed Västtyskland och Schweiz.

Mårten Carlsson

14. Grattis Rolls-Royce Silver Spirit!

Publicerad 13 november **2009**

Text Carl Legelius

Idag har Krister och Kristian namnsdag. Men vi väljer att fira Silver Spirit ur Klassikers almanacka.



Det snyggaste anti-stöldfiness som ett bilmärke någonsin har uppfunnit introducerades av Rolls-Royce på den nya modellen Silver Spirit 1980. Om någon förtappad trashank försökte stjäla eller göra åverkan på kylarprydnaden, Spirit of Ecstasy, försvann den på ett ögonblick ner i kylarramen.

Silver Spirit var en helt ny modellserie som efterträdde Silver Shadow II och Silver Wraith II. På denna nya grundkaross kom senare Flying Spur, Silver Spur, Silver Dawn, Park Ward och Touring Limousine att byggas. Även Bentley Mulsanne och Eight delade samma konstruktion.

Som så ofta med Rolls-Royce rörde det sig inte om en rakt igenom ny modell. Motorn var i grunden densamma som tidigare, en 6,7 liters V8. Även karossens stomme var arvegods från föregående modeller.

Chassit var extremt komfortinriktat, vad annars, med Girling automatiska hydraulsystem parat med gasstötdämpare. Systemet förfinades 1989 när tillägget II lades till Silver Spirit och Silver Spur. Modellen fick också bränsleinsprutning och ABS.



Silver Spirit var lite klossigare än föregångaren, men linjerna är tidlösa och framtoningen värdig. Precis som det ska vara med en Rolls-Royce.

Mark III presenterades 1993. Motoreffekten höjdes med gud vet hur mycket. Från "tillräckligt" till "mer tillräckligt"? Nytt detta år vår dubbla airbags. Följande modellår fanns Rolls-Royce att få med turbo - Flying Spur. "Ännu mer tillräckligt".

Mark IV var den sista utvecklingsfasen och den introducerades 1995. Då hade den nya modellen Silver Dawn redan funnits i ett år på den amerikanska marknaden.

Några tillverkningssiffror:

1980-1989:	8 129 st
1989-1993:	1 658 st
1993-1994:	211 st
1995:	122 st



Silver Spirit II 1989–93



Silver Spirit Emperor State Landaulet by Hooper 1989



Rolls-Royce Silver Spirit 1990.



Silver Spirit III 1993–94



Silver Spirit IV 1994–95

SLUT